Chronique Automne 2011

- ☑ Installation des HID - 1500 et 1800
- ☑ Panneaux latéraux - GL1500
- ☑ Problème de Pivot Ball
- ☑ Tire Watch
- ☑ Lumière « OD » GL1500
- ☑ Courier du lecteur

Note au lecteur : à moins d'avoir des connaissances mécaniques et le manuel d'entretien à votre disposition, vous devriez confier ces tâches à votre concessionnaire qui est qualifié et équipé pour procéder à l'entretien de votre motocyclette. Si vous avez des commentaires, suggestions ou le goût de partager votre expérience personnelle, contactez-nous à l'adresse suivante : **goldwing@gwq.qc.ca**

INSTALLATION HID -1500 ET 1800

Nous avons réalisé l'installation de HID sur une 1800 n'étant pas équipée d'un sac gonflable. La tâche s'avère considérablement plus facile que pour le cas inverse. Il faut simplement procéder à la dépose du cadre supérieur et le panneau d'indicateurs et l'accès aux ampoules est très facile.

Voici la moto dénudée de son cadre supérieur et de son panneau d'indicateurs.

Il est très facile d'accéder aux ampoules d'origine. La photo du haut présente le côté gauche; celle du bas, le côté droit. Dans les 2 cas, il est possible de retirer la petite barre transversale par le simple retrait de 2 boulons.

Pour les autres détails de l'installation, consultez les numéros du printemps et de l'été 2011.

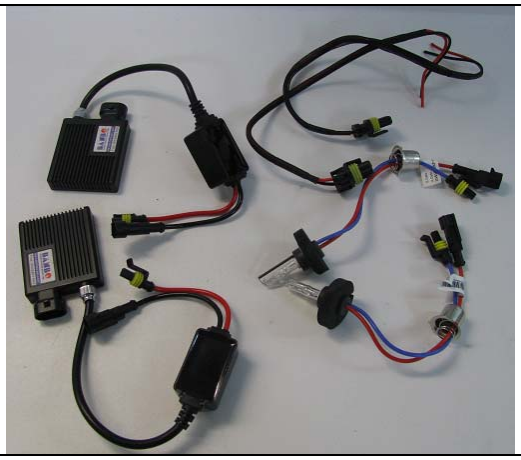
Phares antibrouillard

Si vous remplacez les phares antibrouillard de votre 1800, il est impératif de percer en son centre la plaque à l'arrière du boîtier (voir photo). En effet, comme l'ampoule HID H3 est plus longue que l'ampoule halogène d'origine, un trou de 7/8 de pouce permettra à la nouvelle ampoule de sortir et il sera alors possible de revisser la plaque. Une bonne dose de silicone dans cette ouverture scellera le tout. **Attention : si vos phares antibrouillard sont à DEL, il est impossible de les convertir puisqu'il n'y a aucune ampoule à l'intérieur.**

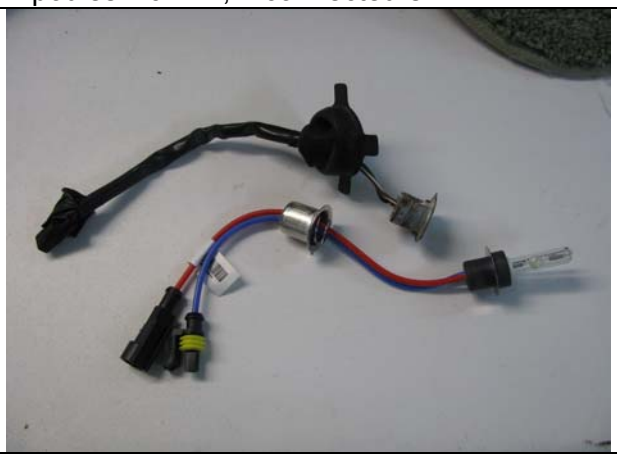
Les plaques percées d'un trou de 7/8 pouce des boîtiers de phares antibrouillard d'une 1800

Note importante : commandez vos HID avec des mini-ballasts; ceci est particulièrement important lors de l'installation des phares antibrouillard. Aussi, pour les 1800, n'oubliez pas de commander les adaptateurs pour les H7 (un par ampoule). Ce sont de petites pièces de plastique fendues sur la longueur afin de laisser passer les fils de la nouvelle ampoule.

Pour les 1500, l'installation des phares antibrouillard représente un ajout quasi indispensable. Comme les phares avant ne sont constitués que de 2 ampoules H4 qui servent à la fois de « hautes » et de « basses », leur intensité ne varie pas même si leur orientation se modifie. Ainsi, l'ajout des ampoules H6 comme antibrouillard augmente l'éclairage de la moto de façon substantielle. Leur installation est simple.

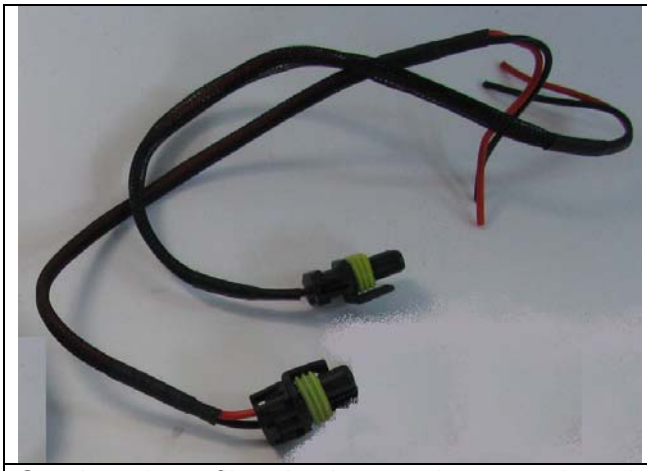


La trousse comprend 2 « slim ballasts), 2 ampoules H6 HID, 2 connecteurs.



Couper le connecteur d'origine (fil du haut) et le remplacer par le fil de l'ampoule HID.

Insérer la nouvelle ampoule dans l'ouverture; replacer le capuchon de caoutchouc



Souder les fils à la partie coupée de l'alimentation provenant de la moto; le noir (la mise à la terre) soudé au vert; le rouge (alimentation) à l'autre fil. Il ne vous reste ensuite qu'à brancher le tout.

PANNEAUX LATÉRAUX - GL1500

Nous aimons tous maintenir notre moto comme si elle était neuve le plus longtemps possible. Cependant, les années et le kilométrage se succèdent affectant l'état de certaines pièces qui s'en trouveront un peu défraichies. C'est le cas des 2 panneaux latéraux qui sont soit chromés ou peints à la couleur de la moto selon l'année. Il n'est pas rare d'en retrouver avec un embout cassé ou encore avec une portion du chrome décollé ou disparu.

Chaque panneau latéral est composé de 2 sections. Il ne faut pas se fier à la dimension de la pièce lorsqu'il est question du prix ! Après vérification, l'ordre de grandeur pour chaque panneau complet est de plus de 150 $.

Heureusement nous pouvons trouver ces 2 panneaux chez les revendeurs de pièces de motos à un prix plus que raisonnable. Cyclemax distribue les produits « Show Chrome » qui propose des panneaux vendus à la paire.

www.cyclemax.com/

Panneau du haut :
Show Chrome B2-439 (44 $ / paire)

Panneau du bas :
Cyclemax Show Chrome B2-415 (65 $ / paire)

Les 1500 des premières années sont munies de panneaux peints de même couleur de la moto. En optant pour cette solution, vous aurez des panneaux chromés semblables aux modèles plus récents.

PIVOT BALL !

Dans l'édition automne 2010 de l'info GWQ, nous vous informions de l'existence de la « Pivot Ball » qui agissait de façon quasi similaire à une main pivotante d'une remorque.

Or, un de nos membres, Mario Côté, a vécu une situation particulièrement inquiétante lorsque le système de retenue de la boule s'est défait, heureusement sans conséquence fâcheuse. Il a immédiatement contacté le fabriquant afin de l'en informer.

Le système d'origine de la Pivot Ball est constitué d'une tige centrale passant par l'ouverture à la base de la boule, une rondelle afin d'éviter la vibration et 2 anneaux d'arrêts. C'est la disparition de l'un de ces 2 anneaux qui a cédé

Voici la modification proposée par Mario et son camarade mécanicien : l'utilisation d'un boulon glissé dans 2 rondelles. Le boulon est percé à son extrémité afin d'y insérer une goupille.

Jean Pierre Girard a également confectionné avec l'aide d'un ami un dispositif garantissant une retenue adéquate du système : un boulon passant par l'ouverture de la boule, un écrou avec insertion de nylon et 2 rondelles placées de part et d'autre de la base. Aussi, une goupille creuse fendue est insérée dans un trou réalisé à l'extrémité du boulon et de l'écrou.

TIRE WATCH AUX USA

La parution de l'été 2010 de l'Info vous informait de la technique d'installation de ce système de vérification de la pression des pneus que l'on se procurait chez un fournisseur en Europe. Bonne nouvelle : il est maintenant possible d'en faire l'acquisition par un fournisseur américain à un prix très compétitif. En effet, le système est disponible sur le site de la compagnie « Murph's kit » au coût intéressant de 174 $US.

Pour de plus amples informations, suivez le lien suivant :

http://www.murphskits.com/

LUMIERE OD 1500

Lors de la randonnée de nuit, un membre nous mentionnait que sa lumière « OD » ne s'allumait pas à chaque fois qu'il passait en 5ème vitesse. Lorsqu'il a parlé de cette situation à son concessionnaire, ce dernier a évalué le temps de réparation à 2 ou 3 heures, soulignant qu'il fallait ouvrir le couvercle de la transmission pour remédier au problème !

Il est vrai qu'une des causes possible à ce problème impliquerait l'indicateur de position des vitesses, représentant une réparation plus complexe; toutefois, le remplacement de cet indicateur de position est généralement accompagné d'une difficulté à passer la moto au point mort ce qui n'était pas le cas.

Claude Masson lui mentionne alors qu'il est possible de remplacer cette ampoule facilement en se passant la main sous le tableau de bord. Pour la plupart des autres ampoules, il faut nécessairement retirer les cadrans indicateurs,

ce qui oblige le retrait du pare-brise, des rétroviseurs, du tableau de bord et du câble de vitesse. En passant, si vous devez le faire, nous vous suggérons d'en profiter pour remplacer toutes les ampoules puisque leur durée de vie est semblable. Consultez l'édition hiver 2005-2006 pour tous les détails.

Pour le cas qui nous intéresse, une simple défaillance de l'élément coupé à une extrémité et faisant occasionnellement contact était la cause du problème intermittent. Le simple remplacement de l'ampoule réglait la situation. Coût de l'opération : environ 3$, ce qui est bien moins que les 2 heures que le concessionnaire aurait facturé !!! Le Monsieur était bien content.

COURRIER DU LECTEUR

Bonjour les Claude.

J'ai un problème de fourche avant. En effet, les 2 « seals » coulent et je veux les remplacer. J'utilisais de l'huile de fourche 15W mais je suis assez lourd et ma compagne aussi. Tant qu'à remplacer les joints, je voudrais remplacer les ressorts actuels par des plus forts, plus rigides. Est-ce possible d'en connaître les marques de ressort disponibles de même que leurs prix approximatifs ? Je sais que certains installent des valves afin de souffler de l'air dans les fourches. J'ai entendu dire que cela exerçait une pression trop forte sur les joints malgré la faible pression utilisée (3 ou 4 lbs). Avez-vous d'autres suggestions ?

Merci à l'avance,

Robert Mélançon

Réponse de Claude et Claude

Monsieur Mélançon,

Il est en effet possible de remplacer les ressorts de la suspension avant de même que les amortisseurs arrières. À notre connaissance, deux fournisseurs offrent ce type de produit.

Progressive suspension

Cette compagnie propose de remplacer les ressorts des fourches avant par leur modèle qu'ils qualifient de "suspension progressive". De plus, ils offrent des amortisseurs arrière de remplacement. L'un est à ressort, l'autre à l'air, tout comme ceux d'origine. Cependant les 2 sont ajustables ce qui est particulièrement intéressant pour les personnes plus lourdes ou plus légères puisque les amortisseurs sont ajustés en fonction d'un poids moyen. Leur site explique clairement leur principe de fonctionnement. Les numéros de pièces sont les suivants:

Ressorts avant (paire)	**11-1152**	**129.95 $**
Amortisseur / ressort	**412-4223C**	**299.95 $**
Amortisseur / air	**416-1633GLA**	**401.65 $**

www.progressivesuspension.com/

Racetech

La compagnie Racetech offre des ressorts pour la fourche avant. Selon votre poids, on vous y propose une compression spécifique. Aucun produit pour l'arrière n'est disponible pour les 1500.

Ressorts avant (paire)	**FRSP S3234**	**109.95 $**

www.racetech.com/

Tant qu'à la viscosité de l'huile de fourche, Honda propose à l'origine de la 10W. Il n'est pas rare de voir des propriétaires passer à la 15W. Nous vous suggérons de ne pas dépasser cette valeur puisque les joints d'étanchéité pourraient en être affectés.

Dans l'amortisseur, l'huile d'origine est la 5W. Plusieurs ont opté pour une plus grade plus élevé, certains conducteurs plus lourds allant même jusqu'à de la 20W.

Enfin, il faut éviter d'installer des valves sur les fourches avant. Il est très difficile d'en contrôler la pression avec précision puisqu'il ne faut pas dépasser 5 livres.

Claude et Claude